

IVANA RADOVANI

NAČINI TRANSPORTA U KRASNU

Ivana Radovani
Put skalica 29
HR 21000 Split

UDK: 39:656](497.5 Krasno)
Pregledni članak
Ur.: 2005-12-12

Na temelju prikupljene građe autorica prikazuje načine transporta u Krasnu s naglaskom na njihovu primjenu u tradicijskom gospodarstvu. U članku se ukazuje na utjecaje koje su na izgled kola i upotrebu teglećih životinja vršili zemljopisni položaj te modernizacija koja je ovo područje zahvatila tijekom sredine 20. stoljeća. Nastoje se usporediti podaci dobiveni terenskim istraživanjem u Krasnu s rezultatima istraživanja načina transporta na području Krivog Puta.

Kao tema iz domene materijalne kulture, načini transporta su od izuzetno velike važnosti za područje Krasna. Osnovni razlog tomu je način privređivanja njegovih stanovnika koji je u najvećoj mjeri ovisio upravo o transportu kolima i teglećim životinjama. Zemljopisni položaj Krasna u šumovitim predjelima Velebita uputio je Krasnare na bavljenje drvom, njegovom sječom, izvlačenjem iz šume, odvoženjem do pilane te na sve ostale poslove vezane uz pilanu i šumariju. Upravo su zbog toga i ovisili o načinima transporta pa je riječ o temi koja pobliže može objasniti život i rad stanovnika Krasna.¹

Terensko istraživanje u Krasnu provedeno je u dva navrata, tijekom listopada 2004. i travnja 2005. Cilj rada bio je ispitati kojim su se prijevoznim

¹ Stoga je u sklopu projekta *Istraživanje i etnogeneza primorskih Bunjevaca* pod vodstvom dr. sc. Milane Černelić provedeno istraživanje o načinima transporta i *kiriji* kao jednom od najvažnijih načina privređivanja na području Krasna.

sredstvima i teglećim životinjama koristili stanovnici područja Krasna. Prilikom ispitivanja korištena je upitnica broj 3 (teme br. 100 – Jaram, 101 – Konjska oprema, 102 – Kola za rad, saonice, vlačuga, izrađene za potrebe nekadašnjeg Etnološkog atlasa Jugoslavije Filozofskog fakulteta u Zagrebu). Prilikom drugog odlaska na teren sastavljena je nova upitnica prilagođena području istraživanja te skice koje su pomogle rekonstrukciji prijevoznih sredstava. Prikupljeni podaci koji se odnose na razdoblje od početka 20. stoljeća do današnjih dana omogućili su komparaciju koja ukazuje na korjenite promjene koje su se zbile tijekom ovog razdoblja s prekretnicom u 60-im godinama 20. stoljeća.

Modernizacija koja se dogodila sredinom 20. stoljeća uvela je promjene koje su zahvatile sve vidove života, uključujući i transport. Promjene su se zbivale postupno. Prvo su drveni kotači okovani željezom zamijenjeni *gumenjacima*, a zadržane su tegleće životinje. Koliko je ova promjena utjecala na stanovništvo Krasna, ukazuje podatak da Krasnari pamte tko je i kada prvi nabavio *gumenjake*, a kada su to i sami osobno uradili. Istraživanje je pokazalo da su i nova kola kojima su se služili stanovnici Krasna prilagođena *kiriji*, glavnoj grani privređivanja u mjestu. Sljedeće promjene zbile su se kada su tegleće životinje zamijenjene traktorima.

Stanovnici Krasna bavili su se *kirijom* i stočarstvom. Danas to više nisu glavni izvori prihoda, a dio stanovnika je iselio pa su neki zaselci tijekom zimskih mjeseci gotovo pusti. Sliku sela najbolje je opisao jedan od najstarijih Krasnara iz zaselka Vukelići: *mi smo ka Rusi, idemo na zimsko ljetovanje na Jadran*.²

Ipak, i kod mlađih i davno iseljenih Krasnara ostala je svijest o značaju kola za rad i život njihovih predaka. Stoga je većina sačuvala kola i opremu za kirijanje upravo zbog svoje djece: *sin mi je reka, ovaj šta je u Rijeci: čaća, ostavi sve tvoje da imam uspomenu!*³. Danas nitko od kazivača nema sastavljena stara kirijaška kola ili kola za svadbe, već se čuvaju njihovi dijelovi u šupama ili garažama. Kod većine može se pronaći i ostala oprema za kirijašenje ili oprema za konje i volove.

Načine transporta do sada su proučavali istraživači koji su temi pristupili na temelju Radićeve *Osnove*⁴ poput monografija o Kompolju, Ivčević Kosi i Poljicima⁵ te noviji radovi Damodara Frlana i Zlatka Mileusnića⁶ koji se odnose

² Nikola Vukelić *Prsan*.

³ Nikola Vukelić *Prsan*.

⁴ Radićev upitnik *Osnova za sabiranje i proučavanje građe o narodnom životu* iz 1897.

⁵ J. GRČEVIĆ, 1999; M. HEĆIMOVIĆ – SESELJA, 1985; F. IVANIŠEVIĆ, 1987.

⁶ D. FRLAN, 1987; Z. MILEUSNIĆ, 1999.

na područje zagrebačke okolice odnosno Pisarovine. Za ovaj rad posebno je važan rad etnologinje Danijele Birt⁷ koja je također u sklopu projekta *Identitet i etnogeneza primorskih Bunjevaca* ovu temu proučavala na području Krivog Puta. Autorica rekonstruira način transporta na području Krivog Puta, raspravlja o utjecaju geografskog položaja na prijevozna sredstva i komparira podatke koji se odnose na vrijeme prije modernizacije započete sredinom 20. stoljeća i danas te nastoji odgovoriti kako je i pod utjecajem kojih prilika došlo do tih promjena. Stoga se u ovom radu pokušava ustanoviti sličnosti i razlike između ova dva područja.

Kola

Gotovo sva krasnarska domaćinstva imala su kola. Razlog tome bilo je kirijašenje koje je bilo jedan od glavnih načina privređivanja.

Danas se stanovnici Krasna koriste kolima s gumama, *gumenjakima* koje često vuku traktori. No, svima su u živom sjećanju ostala drvena kola čiji su kotači bili okovani željezom pa ih stoga i nazivaju željeznim ili rjeđe gvozdenim kolima. Do zamjene željeznih kola za *gumenjake* došlo je tijekom 60-ih godina 20. stoljeća. I nakon zamjene kola, tegleće životinje služile su za vuču, a i ostali dijelovi kola nisu se promijenili. Mještani objašnjavaju da stara željezna kola ne bi mogla voziti po novim, asfaltiranim cestama. Krasnari su svoja kola većinom izrađivali kod seoskog majstora Ivana Tomaića Šoše koji je i u šumariji radio kao stolar i potkivač konja. Njegov otac i stric bili se također kolari i izrađivali su kola za sve Krasanare, a često su kod njih i Primorci naručivali kola. Rjeđe su se kola izrađivala u Kosinju i Otočcu. Kovački dio posla, koji je bio od izuzetne važnosti jer je zaštićivao drvene dijelove i time ojačavao kola, obavljao je Ivan Babić, seoski kovač i potkivač konja.

Kola su se sastojala od dva dijela, *prvih kola* i *zadnjih kola*, rjeđe se koriste nazivi *prvi trap* i *zadnji trap*. Prva kola su niža, imaju manje kotače visoke oko 65 cm što omogućava lakšu vožnju, posebno na brdovitom terenu. Zadnja kola su visoka 85 cm. Kotači su se sastojali od *palaca*, *gobelja* i *trupine*. *Gobelji* su zakrivljeni lukovi kotača u koje se zabijaju *palci* (u svaki *gobelj* zabiju se po dva *palca*). Prva kola imala su 10 *palaca*, a stražnja koja su veća 12. *Trupina*, u kojoj se spajaju palci, izrađivala se od graba koji je tvrde drvo, *palci* od jasenovine, a *gobelji* od bukve. Drvo za kotače trebalo je biti potpuno suho pa se sušilo na tavanima i po dvije godine jer bi u protivnom dolazilo do njegova pucanja. Posljednji dio izrade kotača obavljao se kod kovača koji je natezao tanku željeznu *žinju* preko *gobelja*. Na području Krivog Puta prednji su

⁷ D. BIRT, 2004.

kotači također niži zbog lakšeg upravljanja i veće stabilnosti kola. Nazivi *gobelji* i *palci* su u upotrebi u Krivom Putu, dok se razlikuju nazivi *glavina* i *šinja* (Krivi Put) te *trupina* i *žinja* (Krasno).⁸

Krasnarska kola sastojala su se od dva dijela što je omogućavalo njihovo produživanje da bi se prilagodila veličini prenošena tereta. Prva i zadnja kola povezivala je *srčenica* koja je omogućavala i produživanje kola. Na više mjesta na *srčenici* nalaze su rupe u koje se s pomoću željeznog klina postavlja *nastavak*, drvena greda kojom se kola *nastavljaju*, odnosno produžavaju ovisno o dužini tereta, najčešće trupaca. I nova kola koja Krasnari koriste mogu se produžiti, ali to se sada izvodi izvlačenjem metalne cijevi iz *srčenice*. Važan dio kola je *okretača* kroz koju je prolazio klin koji je omogućavao njezino okretanje. Okreću se samo prva kola, i to čitava, a ne samo kotači. Ispod *okretače* prolazile su rašljasto postavljene *panoge* koje su se naslanjale na *osovinu* koja je spajala dva kotača. *Osovina* se izrađivala od jasena za koji Krasnari navode da je najčvršće drvo i da manje trune od ostalih vrsta. Kod *gumenjaka* osovina je metalna. *Osovina* se naslanjala na drveno *koritašce*, na koje se stavljao *oplen*. *Osovina*, *oplen* i *koritašce* bili su međusobno povezani, a kroz *oplen* su prolazili drveni stupci *diroci* koji su pridržavali trupce. *Ruda*, kojom se upravljalo kolima, provlačila se kroz *panoge* i kopčala za njih klinom, a *panoge* se naslanjale na drvenu *logu* čime se *ruda* dodatno učvrstila.

Zadnja kola sastoje se od *srčenice*, *oplena* i *panoga*. Stražnja kola nisu se okretala, ali je kočnica *vinta* bila samo na njima. *Vinta* je bila pričvršćena za *srčenicu* i željeznim lancem vezana za drvo koje se nalazilo ispred kotača. Okretanjem *vinta* se zatezala, a kako se drveni dio ispred kotača brzo trošio, trebalo ga je redovito mijenjati.

I na području Krivog Puta kola su se mogla produžiti, okretala su se samo prednja kola, a kočilo se na stražnjim kolima. Usporedba podataka pokazuje da se upotrebljavala ista vrsta kola, no neki nazivi njihovih dijelova se razlikuju. Primjerice, u Krasnu koriste se nazivi *prva* i *zadnja kola*, a u Krivom Putu prednji i zadnji *štel*, razmak između kola je u Krasnom *nastavak*, u Krivom Putu *raspon*, naziv *panoge* se koristi u Krasnu, *škarice* u Krivom Putu.⁹

Trupci su se na kola podizali pomoću metalnog *kenduka* kojim bi valjali trupac po dva komada drveta *vira*. Da ne bi spali s kola, trupci su se vezali odnosno *zakličili* lancima.

⁸ D. BIRT, 2004, 167.

⁹ D. BIRT, 2004, 166-168.



Sl. 1. Zaprežna kola snimljena na prijevoju Grezina iznad Krasna, nepoznati fotograf i vrijeme snimanja.

Ista kola koja su se koristila za prijevoz trupaca, služila su i za prijevoz sijena i gnojiva. Njihov prijevoz zahtijevao je neznatne preinake. Kad bi se prevozilo sijeno, postavljale su se *lise*. *Lise* su imale oblik ljestvi i bile su duge oko 4 metra. Postavljale su se na *diroke*, a jedna daska se stavljala kao pod. Sijeno se nije slagalo u bale, već bi se nabacalo na kola drvenim vilama, a učvrstilo bi se konopima, *štrikovima*.

Kada se prenosio gnoj, *đubrivo*, postavljali su se *koševi* od jelovine različite veličine. Podjednako su se kola prilagođavala promjeni tereta i na području Krivog Puta, ali su se upotrebljavali različiti nazivi: *lise* za sijeno nazivaju se *škale*, a *koševi* za gnoj *lojtre*.¹⁰

Za svadbe ili odlazak na sajmove koristila su se lakša kola zvana *kola s vozićem* ili se na kirijaška kola postavljao *vozić* od jele koja je laganije drvo. Sa strane *vozića* stajale su dvije daske, *lengeri*, duge oko 3,5 metara, sprijeda

¹⁰ D. BIRT, 2004, 165.

i straga su po dva stupića, a na dnu *pod*.¹¹ *Vozić* je većinom imao četiri *sica* pa se moglo povesti do 12 ljudi. Kola s *vozićem* su se ukrašavala, a najčešće se bojala u zelenu boju. Ukrašavali su se i *palci* kotača i stupovi *vozića*. Za vozača svatova pozivao se onaj tko je imao poslušne konje koji neće pretjecat, ali ujedno žive i vesele jer *nisu svi konji za vozit svadbu*, a i nisu svi ni voljeli vozit u svatove. Često se zvalo Dragana Miškulina *Jaketu* koji je imao dvojica kola, za *kiriju* i za svatove, a i čijeg se oca stariji Krasnari sjećaju kao dobrog vozača.¹²

Tijekom zime, kada nisu bila u upotrebi, kola su se očuvala prekrivanjem ceradama ili u natkritim prostorima.



Sl. 2. *Lise* za sijeno, vlasnik Stipe Devčić *Prgo*, snimila Ivana Radovani, listopad 2004.

¹¹ Na području Krivog Puta *lengerima* se nazivaju cijela svatovska kola (BIRT, 2004, 165.)

¹² Otac Dragana Miškulina *Jakete* saonicama je vozio svatove Ljube i Nikole Vukelić.



Sl. 3. Izvoz ogrjevnog drva i trupaca iz Krasnarske dulibe, nepoznati fotograf, snimljeno polovicom 20. stoljeća.

Šlite

Zimi su se umjesto kola koristile saonice, *šlite*. Kako su Krasari i zimi kirijali, *šlite* su bile od izuzetne važnosti. Uglavnom ih je izrađivao seoski majstor, ali su ih češće od kola Krasnari sami izrađivali. Za izradu *šlita* upotrebljavala se bukovina koja je suho drvo, a nakon otkivanja je i dosta čvrsto. Kako je prednji dio *plazova* kojima se saonice kreću po snijegu morao biti zakrivljen, majstori su u prirodi tražili takvo drvo koje bi kovač okivao tankim željezom, *žinjom*. Time se sprečavalo brzo propadanje drva. Kao i kola, *šlite* se sastoje od dva dijela, *prvog i zadnjeg trapa*, *prvih i zadnjih šlita*. Ta dva dijela međusobno su povezana lancima koji su se zvali *križi* zbog toga što su postavljeni u obliku slova x, što znači da spajaju suprotne krajeve prednjeg i zadnjeg trapa. Na taj način omogućeno je ujednačeno kretanje prvog i stražnjeg dijela u zavojima, pa *kako ide prva, ide zadnja*¹³, *ka prikolice za kamione*.¹⁴

¹³ Dragan Miškulin *Jaketa*.

Šlite su jednostavnije od kola. Na rupe u plazovima stavljaju se stupići, *didići*, a poprečno je postavljena *žagra* na kojoj stoji okretača. *Križi* su se mogli produžiti pa su time imali istu funkciju kao i *nastavak* na kolima jer bi se dobila veća dužina samih *šlita* potrebna za prenošenje većih trupaca. I na *šlitama* se mogao postavljati *vozić* pa su zimi njima odlazili u svadbu ili u Otočac.

Na području Krivog Puta zabilježen je podatak da je oblik saonica povezanih lancima, *križima* donesen iz Amerike pa su dobile naziv *amerikanski sistem*.¹⁵ Taj naziv nije zabilježen u Krasnu tijekom terenskih istraživanja 2004. godine.

Kirija

Osnovni način privređivanja stanovnika Krasna bio je vezan uz šumovite predjele neposredne okolice. Veliki broj Krasnara bavio se *šlajsom*, odnosno izvlačenjem trupaca iz šume i *kirijom*, prenošenjem trupaca do pilane. Oni koji se nisu bavili *kirijom* radili su u šumi, na sječi trupaca ili na pilani. Njihov je život bio obilježen načinom rada; većina kuća imala je tegleće životinje i kola prvenstveno radi *kirije*. Načinom privređivanja je obilježen i njihov odnos prema drugima. Primjerice, kazivač koji je dugo radio u šumi kao kirijaš i majstor za kola u šumariji prisjeća se da su nakon rata vlasti dovodile otočane u *kiriju* koji se u šumi nisu mogli snaći jer *oni znaju ribu vatat, oni znaju ploviti, ne znaju o trupcima ništa, dosta ih je poginilo*.¹⁶ Krasnari s ponosom ističu sebe kao najbolje šumske radnike od kojih su drugi učili: *ajmo drugovi, sad smo vidili kako Krasnari vuku trupce*. Na područje Krasna dolazili su i drugi u *kiriju*, primjerice, navode se kirijaši iz Brinja, Kompolja, Ledenica, Otočca, ali se, prema kazivačima, ne bi dugo zadržavali zbog teških uvjeta rada: *ljudi su vidjeli da su pogriješili pa su se povlačili*.¹⁷

Dio Krasnara kirijao je s vlastitim konjima, privatno, ali im kasnije taj rad nije bio priznat za mirovinu, već samo ono što su radili za državnu šumariju. Krasnari nisu bili zadovoljni dolaskom državne šumarice koja je monopolizirala *šlajs* uspostavljanjem vlastite sprege, pa su privatnici bili prisiljeni prodati svoj konje i početi raditi na različitim poslovima za šumariju. Koliko je to bio naporan i težak posao najbolje je oslikao jedan od kazivača koji *kiriju* naziva *krvavim dinarom*. Ovisno iz kojeg su zaselka kretali u šumu, ovisilo je i vrijeme odlaska i povratka kući. Dolaskom šumarice izgrađene su

¹⁴ Stipe Devčić *Prgo*.

¹⁵ D. BIRT, 2004, 177.

¹⁶ Ivan Tomaić *Šoša*.

¹⁷ Dragan Miškulin *Jaketa*.

barake u kojima su najviše boravili kirijaši iz drugih, udaljenijih mjesta. Većini Krasnara nije se isplatilo plaćati smještaj jer za taj novac *sam moga ranit familiju*.¹⁸ Ipak, dio je ostajao u barakama po tjedan dana, a hranu bi nosili od kuće. Hranili su se ovisno o mogućnostima, *po našu seljačku*,¹⁹ uglavnom bi ponijeli krumpir, kruh, slaninu, kiselo mlijeko, sir i jaja. Hrana se nosila u torbama sive boje koje su tkale Krasnarke. Tkale su se od miješane ovčje vune i kozje dlake čime bi se pospješila njihova nepropusnost, pa se Krasari hvale da su u njima sir i kruh ostajali suhi i po najvećim kišama. Kasnije je državna šumarija zaposlila kuharicu u barakama. Radilo se gotovo tijekom cijele godine, osim u vrijeme velikih snjegova, *užali smo mi na metar i po snijega vozit sa Malog Loma*.²⁰ Za nevremena kirijašima nije preostalo ništa drugo do sakriti se ispod najgušće jele i čekati da nevrijeme prođe. Za vrijeme Jugoslavije morali su raditi na Božić, sjećaju se kako bi otišli na posao, ali bi se okupili u barakama i počastili se s bogatijim objedom koji su ponijeli od kuće. Stariji kirijaši sjećaju se posebno teškog života kirijaša u vrijeme između dva svjetska rata kada su se trupci prevozili u Sv. Juraj gdje su se krcali na brodove. To vrijeme uspoređuju s današnjim, za njih potpuno olakšanim i jednostavnim radom, zahvaljujući strojevima. Razliku prijašnjeg i današnjeg načina rada najbolje opisuje dugogodišnji krasnarski kirijaš: *prvo izvozi sami, natovari na kola pa vozi na pilanu, bilo je 6 utovarivača u Krasnom, 6 na Oltari, bila su 24 čovjeka, a danas radi sam šofer, uze cjepanice, natovari, s krakom onim ispravi, prije je sve išlo ručno*.²¹

Unatoč svim poteškoćama i opasnostima *kirija* je bila isplativ posao u usporedbi s drugim načinima privređivanja na području Krasna. Krasnari se sjećaju kako su se kirijaši znali rugati radnicima na pilani da *oni u jednu večer dovedu na kolima onoliko koliko ovi zarade u mjesec dana*.²² I na području Krivog Puta težak kirijaški život nadoknađivan je boljim imovinskim stanjem obitelji kirijaša.²³

Šlajs, izvoženje trupaca iz šume, bio je izuzetno naporan i opasan posao. Početkom stoljeća pri izvođenju trupca iz šume upotrebljavala se *šlajs ruda* koja je bila dugačka oko 3 metra i za koju su bili vezani *vagiri*. Kod strmih nizbrdica ruda je bila opasna jer je mogla zapeti konju za noge, a i sprečavala ga je da se slobodno propne za stablo ukoliko bi nešto otišlo po krivu.

¹⁸ Dragan Miškulin *Jaketa*.

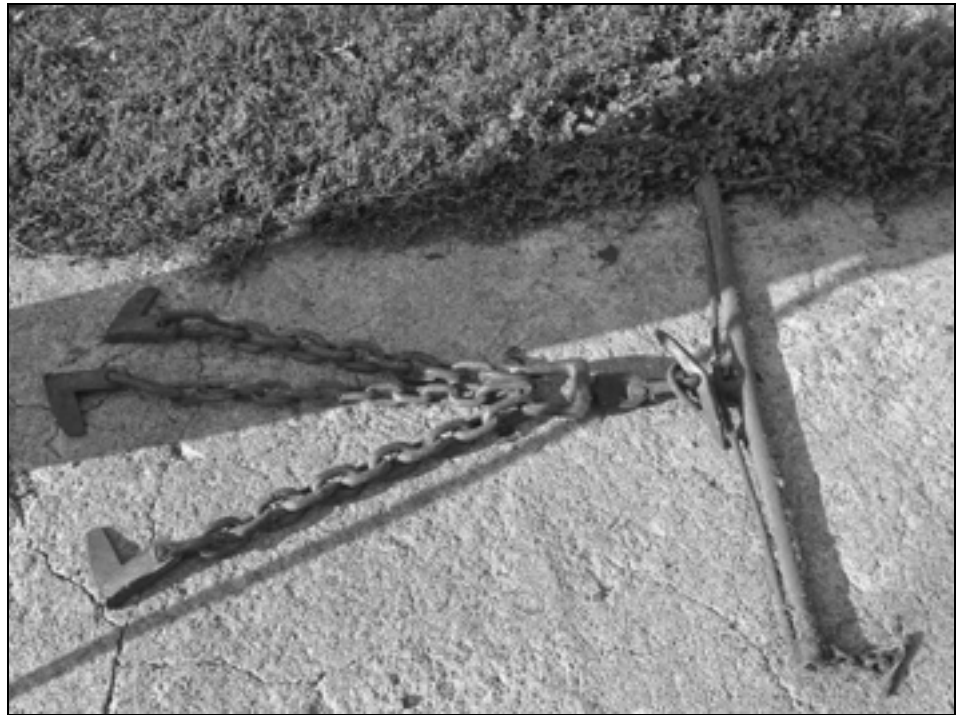
¹⁹ Stipe Devčić *Prgo*.

²⁰ Dragan Miškulin *Jaketa*.

²¹ Dragan Miškulin *Jaketa*.

²² Ive Samaržija Mačak.

²³ D. BIRT, 2004, 175.



Sl. 4. *Vagir s bimbama*, vlasnik Ivan Tomaić Šoša, snimila Ivana Radovani, listopad 2004.

Život u šumi zahtijevao je veliki oprez; stradavali su i ljudi i konji, a najopasniji su bili trupci dok ih se spuštalo niz planinu.

Kasnije su se trupci izvlačili samo uz pomoć *vagira* koji su se *štranjgama*, metalnim lancima, kopčali za konjske orme. *Kvake* ili *bimbe* zabijale su se u trupac, a kroz metalnu alku *obrtanj* bile su prikačene za *vagir*. Upravo zbog mogućnosti okretanja *bimbi* u *obrtanju*, *šlajs* je bio sigurniji jer se konj mogao slobodnije kretati i spretnije izbjeći nalet trupca, dok je *šlajs ruda* zaustavljala sve pokrete.

Bitna razlika područja Krivog Puta i Krasna je u tome što su se na Krivom Putu kirijaši koristili isključivo konjima,²⁴ dok su Krasnari kirijali i volovima i konjima, ali su radije upotrebljavali konje ukoliko su bili u mogućnosti.

²⁴ D. BIRT, 2004, 175.

Koliko god je bio težak i naporan posao, osjećaj zajedništva povezivao je kirijaše: *ljudi su bili dobri, ilo se pilo e, a danas-lakši život, al nema sloge.*²⁵

Tegleće životinje

Za *šlajs* i *kiriju* koristili su se konji i volovi. Često su Krasnari prvo kirijali volovima pa s vremenom prešli na konje. Prema kazivačima, konji su puno bolje životinje za te poslove. Najčešće se kao razlog navodi spretnost i brzina konja, a ukočenost volova. Ipak, tko je imao konje morao se posebno skrbiti za njihovu ishranu, što je značilo nošenje zobi u *kiriju* jer *ako konji zobi nemaju, oni daleko ne mogu.*²⁶ Problem ishrane navodi se i kao razlog češćeg korištenja volova u prošlosti jer na području Krasna nije bilo dovoljno žita za konje. Prednost konja je što uz pravilnu ishranu mogu svaki dan izvlačiti i prenositi trupce, dok se volovi puno brže umaraju pa nakon dana rada trebaju dan odmora. Kolika je bila veća korist od konjske snage govori činjenica da *ko je ispočetka gonija konje taj je zaradija novaca, i odselio, neko u Slavoniju, neko u Rijeku.*²⁷

Kada su se za vuču kola koristili volovi, upotrebljavali su se drveni *jarmovi*. Volovima se ispod vrata stavljao drveni *teljig* koji je *špicom* bio spojen za *jaram* tako da *teljig* ne može ispasti. Postoje *jarmovi* za samo jednog i *jarmovi* za dva vola. *Jarmovi* imaju rupu kroz koju prolazi ruda učvršćena pomoću drvenih *gužvi*.

Kada su kola vukli konji, onda je za kola bio spojen prvo jedan veći, a na njega dva manja *vagira*. *Vagiri* su *štranjgama*, lancima bili spojeni za *ajmove* koji konjima stoje oko vrata. *Ruda*, koja je stajala između dva konja ili sa strane jednog konja, a koju je za kola pridržavala *loga*, imala je dva lančića koji se nazivaju *spusti* i koji su je vezivali za *ajmove*. Dio kazivača *komotom* naziva remenje, *žvale* i *uzde* zajedno, dok ostali izjednačavaju *komot* i *ajam*.²⁸ Izradom opreme za konje bavili su se *satlari*, a u samom Krasnu jedan se mještanan bavio ovim obrtom. *Ajmovi* su se izrađivali od drva i kože, a dio *ajma* koji je ispunjen s *kočeti*, svinjskom dlakom naziva se *kis*. Konjsku opremu čine *žvale* koje se stavljaju u usta konja, te *poledina* i *potpašanj* koji dolazi konju ispod trbuha. Konji su metalnim lancima *štranjgama*, koje su u svom prvom dijelu obložene kožom da ne ozlijede konje, vezani za *vagire*.

²⁵ Dragan Miškulin *Jaketa*.

²⁶ Stipe Devčić *Prgo*.

²⁷ Ive Samardija *Mačak*.

²⁸ Slična je situacija i na području Krivog Puta gdje se također nisu mogli usuglasiti oko naziva (D. BIRT, 2004, 170).



Sl. 5. *Jaram i teljig*, vlasnik Pavle Devčić, snimila Ivana Radovani, travanj 2004.



Sl. 6. *Ajmovi*, vlasnik Pavle Devčić, snimila Ivana Radovani, travanj 2005.

Za razliku od Krivog Puta gdje su pojedine obitelji posjedovale samo polovicu kola pa su se bliže obitelji udruživale²⁹ i zajedno prenosile teret, prema kazivačima, u Krasnu to nije bio slučaj jer *male su obitelji bile koje nisu imale zapregu*³⁰. Većina kazivača izričito naglašava da nije dolazilo ni do posuđivanja konja. Koliko su konji značili Krasnarima govori izreka jednog kazivača da se *auto i žena ne daju nikoma, a tako je bilo i za konje*.³¹

Krasnari se nisu služili magarcima. Za magarce Krasnari kažu da se koriste *s onu stranu Velebita*³², ponajprije zbog različitog terena, posebice putova. Smatraju da po tom području ne bi mogao ići konj s potkovama, već je mnogo lakše koristiti nepotkovane magarce koji se spretnije kreću po kamenitom terenu. Upravo je u (ne)upotrebi magarca velika razlika između Krasna i Krivog Puta gdje magarca smatraju *najkonkretnijom životinjom*.³³

Tek s dolaskom Bosanaca na područje Krasna počinje se upotrebljavati samar. Ipak, bunjevačko stanovništvo i dalje ostaje pri korištenju volovske i konjske snage, a samaricom se služe isključivo Bosanci, pa to postaje jedna od glavnih razlika između starog i novodoseljenog stanovništva. Dio kazivača konje sa samarom naziva *bosanskim konjima*.

Zaključak

Ovim radom nastojalo se rekonstruirati način transporta, izgled kola i saonica te nazive njihovih dijelova na području Krasna. Prijevozna sredstva predstavljala su važan segment života stanovnika ovog područja. Glavni razlog tome je što su omogućavala bavljenje najvažnijom privrednom granom stanovnika Krasna, a to je *šlajs*, izvođenje trupaca iz šume i *kirija*, prevoženje trupaca. Stoga su kola bila prilagođena svojoj osnovnoj namjeni: mogućnošću produživanja odnosno *nastavljanja*. Ona su bila prilagođena i zemljopisnom prostoru na kojem su se koristila. Naime prednji kotači bili su niži od stražnjih, što je olakšavalo kretanje kola po brdovitom području. I upotreba teglećih životinja bila je prilagođena zemljopisnom položaju i konfiguraciji terena. Konji su u ovom području glasili za najspretnije i najsposobnije životinje, no njihovo posjedovanje bilo je uvjetovano i novčanom situacijom, jer su se vlasnici konja morali pobrinuti za njihovu redovitu ishranu za koju su zob uglavnom morali kupovati, dok se sijeno za

²⁹ D. BIRT, 2004, 165.

³⁰ Dragan Miškulin *Jaketa*.

³¹ Pavao Devčić.

³² Stipe Devčić *Prگو*.

³³ D. BIRT, 2004, 169.

tromije volove ipak lakše nabavljalo. Da se konje isplatilo nabaviti govori podatak da su financijski najbolje prošli oni koji su prvi nabavili konje. No, prema kazivačima, bolja ekonomska situacija olakšala je te, na žalost, i ubrzala iseljavanje iz ovog područja. Ipak, u Krasno se i doseljavalo novo stanovništvo, primjerice, iz Bosne, uz koje se vezuje i upotreba samara koji, kao i magarci, nisu bili karakteristični za ovo područje, također zbog geografskih uvjeta. Uslugama *bosanskih konja*, kako se u Krasnu nazivaju konji sa samarom, koriste se i danas za dovoženje drva za ogrjev.

Podaci prikupljeni terenskim istraživanjem odnose se na cijelo prošlo stoljeće. Analizom podataka uočena je razlika u vrsti kola koja su korištena u prvoj polovici prošlog stoljeća i kola čija je upotreba započela tijekom 60-ih godina 20. stoljeća. Stoga je naglasak u ovom radu stavljen na utjecaj modernizacije na život i rad stanovnika ovog područja, posebno na njihovo viđenje promjena koje je modernizacija donijela. Uočeno je da se promjena zbivala postupno tako što su prvo željezna kola zamijenjena *gumenjakima*, a potom i životinjska snaga traktorima. Ipak, i nova kola su prilagođena potrebama stanovnika Krasna jer se i ona mogu produžavati, što olakšava prevoženje većih tereta. I nova se kola mogu modificirati prema vrsti tereta koja se njima prenose, tako da i na njih Krasnari i danas postavljaju *lise* za prijevoz sijena te *koševe* za prijevoz gnoja.

Radom se nastojalo uočiti sličnosti i razlike u načinima transporta dva područja u kojima žive primorski Bunjevci, područje Krivog Puta i Krasna. Uočeno je da su razlike većinom uvjetovane zemljopisnim položajem, tako da je za područje Krivog Puta bitna tegleća životinja magarac koji se u Krasnu uopće ne koristi. Izgled kola gotovo je isti na oba područja, dok se nazivi njihovih dijelova ipak ponekad razlikuju. No, modernizacija je zahvatila ova područja u isto vrijeme i donijela promjene, koje su stanovnici oba područja prilagodili svojim potrebama. Daljnja istraživanja okolnih područja i komparacija podataka upotpunila bi naše spoznaje o važnoj temi za život stanovnika ovih zajednica.

Kazivači

Ivan Tomaić *Šoša*, rođen 1927.

Stipe Devčić *Prgo*

Dragan Miškulin *Jaketa*, rođen 1936.

Nikola Vukelić *Prsan*, rođen 1923.

Ljuba Vukelić, rođena 1928.

Pavao Devčić, rođen 1954.

Ive Samaržija *Mačak*, rođen 1930.

Jozo Grgić, rođen 1925.

Mato Devčić, rođen 1932.

Literatura

- Danijela BIRT, Transport i opskrba vodom na području Krivog puta, *Senjski zbornik*, 31, Senj, 2004, 159-188.
- Damodar FRLAN, Transport u okolici Zagreba, *Etnološka istraživanja*, 3-4, Etnografski muzej, Zagreb, 1987, 143-164.
- Jure GRČEVIĆ, *Kompolje, narodni život i običaji*, Katedra čakavskog sabora pokrajine Gacke, Kompolje, 1999.
- Maja HEĆIMOVIĆ – SESELJA, *Tradicijski život i kultura ličkog sela Ivčević Kosa*, Zagreb, 1985.
- Frano IVANIŠEVIĆ, *Poljica, narodni život i običaji*, Književni krug, Split, 1987.
- Zlatko MILEUSNIĆ, Transport i transportna sredstva, *Etnološka istraživanja*, 6, Etnografski muzej, Zagreb, 1999, 137-156.
- Antun RADIĆ, Osnova za sabiranje i proučavanje građe o narodnom životu, *Zbornik za narodni život i običaje Južnih Slavena*, 2, Zagreb, 1897.

DIE TRANSPORTWEISEN IN KRASNO

Zusammenfassung

In dem Artikel *Die Transportweisen in Krasno* werden die Ergebnisse zweier Feldforschungen auf dem Gebiet von Krasno im Oktober 2004 und April 2005 dargelegt, die im Rahmenprojekt *Identität und Ethnogenese von Küstenländischen Bunjevci* (Bunjevci vom Küstenland) gehalten werden. Der Hauptgrund der Auswahl dieses Themas ist die Wichtigkeit des Transportes in der traditionellen Wirtschaft von Krasno. Mit dieser Forschung bemühte sich das Aussehen des Gespanns zu rekonstruieren, den die Bewohner von Krasno benutzten und genauso zu begründen, welche Zugtiere sie benutzt haben.

Die Betonung bei dieser Forschung wurde auf die Feststellung des Einflusses gestellt, der auf das Aussehen des Gespanns und Auswahl der Zugtiere die geographische Lage und Bodenkonfiguration, besonders der Wege, hatte. Die Forschung zeigte, dass neben diesen zwei Faktoren, eine entscheidende Rolle beim Aussehen des Gespanns, auch ihr Gebrauch beim Klotztransport hatte, deswegen hatten wir später die Gespanne, die an die Länge der Last angepasst werden können. Wie eine wesentliche Eigenart des Gespanns aus Krasno ist seine Möglichkeit der Modifikation nach der Lastweise, die sie übertragen.

Mit der Forschung wurde festgelegt, dass die Änderungen, die im Laufe des 20. Jahrhunderts alle Lebensaspekte ergriffen, einschließlich Transport, brachten zur Änderung des Gespannsaussehens und danach bis zum Auflassen der Zugtiere. Ein Teil dieser Arbeit wurde zur Vergleichung der Angaben gewidmet, die mit dieser Forschung und Resultate auf dem Gebiet von Krivi Put, das auch Primorski Bunjevci (Bunjevci vom Küstenland) besiedeln, bekommen wurden.

THE METHOD OF TRANSPORT IN KRASNO

Summary

This article represents the results of the two field researches in the area of Krasno in October 2004 and April 2005, which were a part of the project *Identity and Ethnogenesis of the Coastal Bunjevci*. The main reason for the selection of this specific subject is the importance of the transport in the traditional economy of Krasno. The research was based on the reconstruction of the appearance of the wagon used by the inhabitants of Krasno, which would help classifying which sort of animals were used for pulling the wagon.

The stress in the research is put on establishing the influence of the appearance of the wagon and the selection of the work animals in correlation with the placement and configuration of the terrain, especially the methods. The research showed that alongside two factors, the main role in appearance of the wagon had its use for carrying of lumber resulting to the length of the wagon being adaptable to the length of the cargo. An important characteristic of the Krasno wagon was its ability to modify according to different sorts of cargo.

The research established that the differences during the 20th century in all aspects of life, including the transport, brought to the change of appearance of the wagon and then to abandoning of keeping of animals for transport. A part of this article was dedicated to the comparison of data received through this research with the results of the same research in the area of Krivi Put, where coastal Bunjevci also live.